SUPLEMENTO DE VIAJES Y TURISMO DE PAGINA/12
DOMINGO 22 DE SETIEMBRE DE 2002
Turismo 12

POR LA VIA

Dos trenes turísticos recorren otra vez el norte de la Patagonia. De Viedma al lago Nahuel Huapi a través de la estepa. Y en la estación de Bariloche, los bufidos de una locomotora a vapor vuelven a anunciar la salida de una excursión sobre rieles.

Noticiero

Asistencia al viajero

Travel Ace International, una empresa especializada en asistencia integral al viajero, anunció una nueva y muy completa cobertura por 60 días, llamada Turista 500 Años. Incluye gastos médicos e internación, seguro de vida por accidentes, medicamentos, odontología, búsqueda de equipaje y asistencia legal, entre otras prestaciones. El precio es de 130 dólares. También cubre servicios más limitados, por un precio que va desde 40 dólares. Más información al tel.: 4800-0888 - www.travel-ace.com/mundo

Televisión turística

"Carabela" es el nombre de un programa de viajes conducido por Sandra Kan que se transmite por cable con datos, historias, recorridos y opciones turísticas en la Argentina y el exterior, producido por Biopic Producciones. Se transmite los días domingo a las 21 por Canal Magazine (35 de Multicanal y 141 de DirecTV), y se repite los lunes a las 17.30, los martes a las 20, los miércoles a las 15.30 y 22.30, los jueves a las 11 y los sábados a las 17.30.

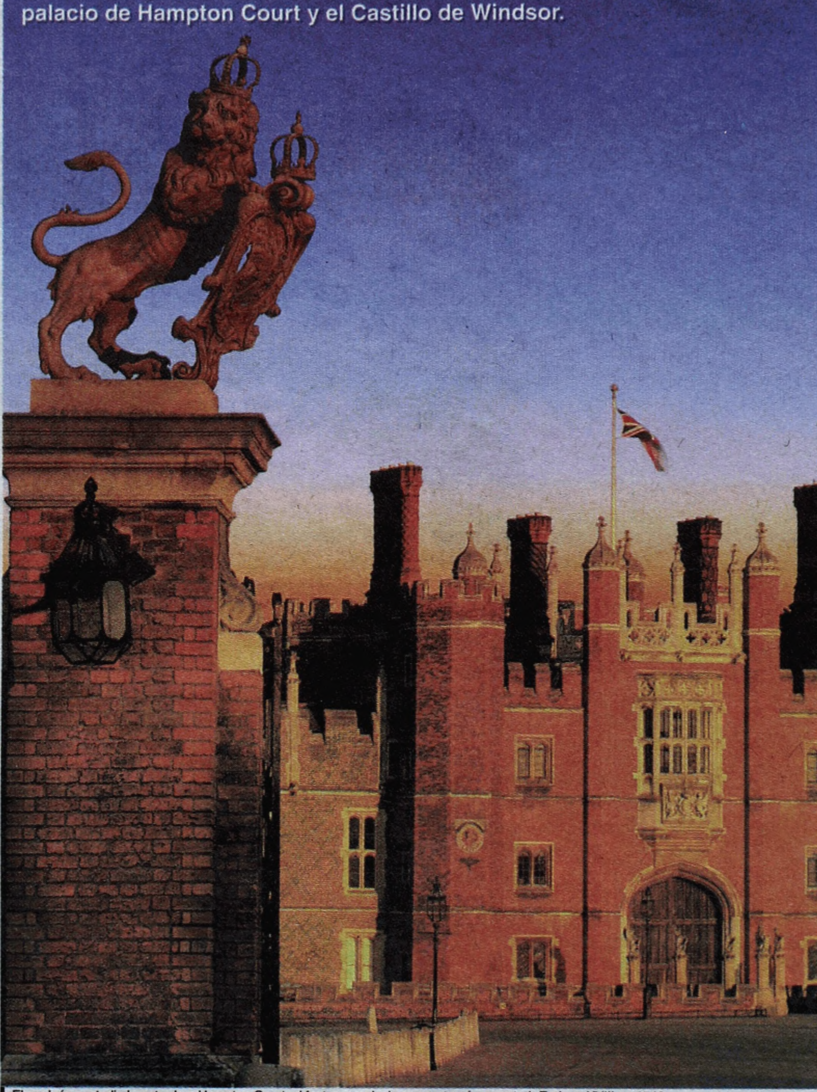
Australia y la ópera

Los australianos se encuentran entre los aficionados a la ópera más entusiastas del mundo, a pesar de vivir a miles y miles de kilómetros de los tradicionales teatros de ópera de Italia, Alemania, Londres o Nueva York. Y su joya más preciada en este aspecto es la famosa Opera de Sydney, en la cual se invertirán 12,5 millones de dólares para mejorar su acústica y su acceso. El arquitecto australiano Richard Johnson trabajará en colaboración con el arquitecto original del edificio, Joern Utzon, de 83 años de edad, quien retorna así al proyecto después de 35 años.

GRAN BRETAÑA *Palacios y castillos de la corona inglesa*

Un turismo muy real

Según una encuesta realizada en Londres, el mejor argumento para preservar la monarquía inglesa es su atractivo turístico. Quizá por eso, este año, en conmemoración del 50 aniversario del reinado de Isabel II, se organizó un relanzamiento turístico de palacios y castillos de la corona. De la milenaria fortaleza de la Torre de Londres, donde fueron decapitadas dos esposas de Enrique VIII, al majestuoso palacio de Hampton Court y el Castillo de Windsor.



El rey león custodia la entrada a Hampton Court, el fastuoso palacio que empezó a construir Enrique XVIII en 1540.

POR JULIAN VARSAVSKY

Unos años atrás, el diario londinense *Daily Express* publicó una encuesta en la que consultaba a los lectores acerca de cuál era el mejor argumento para preservar la institución monárquica. Y la respuesta mayoritaria fue "el atractivo turístico". Las razones no son menores, porque –por ejemplo– cada año 2 millones de personas visitan la Torre de Londres y unos 8 millones, el Palacio de Buckingham y el cambio de guardia.

No es que los extranjeros sientan una devoción especial por la corona británica, sino que tanto furor real se explica claramente por el incalculable valor histórico y arquitectónico de edificios como Hampton Court, Kensington y el Castillo de Windsor, entre muchos otros, en los cuales hay quienes encuentran allí una proyección de carácter inglés.

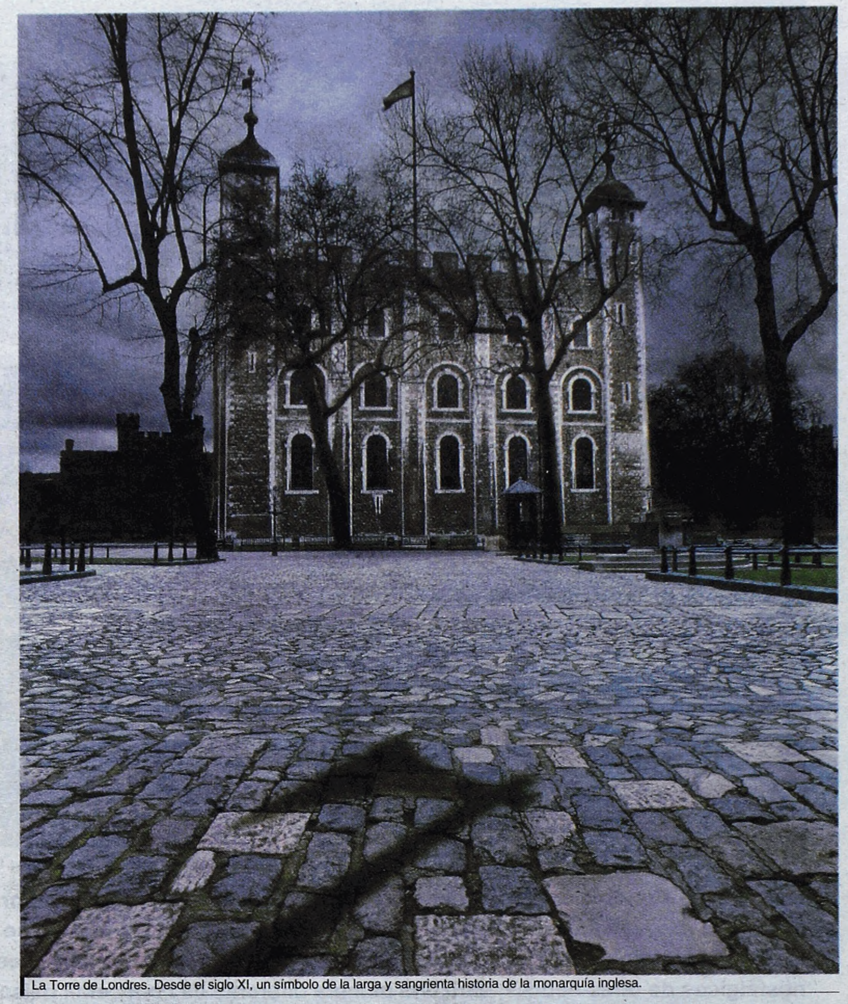
LA TORRE DE LONDRES El castillo junto al Támesis llamado The Tower of London –la mayor atracción turística de la ciudad– ha estado asociado a la historia londinense desde la época de la conquista normanda en 1066. En ese mismo lugar Guillermo I El Conquistador ordenó construir una fortaleza de madera que luego fue suplantada por otra de piedra. Ese edificio original que le dio nombre al complejo aún mantiene sus líneas de estilo normando gracias a que ningún asedio pudo destruirlo. A su alrededor fue creciendo durante el Medioevo una pequeña ciudad amurallada dentro de otra ciudad, donde residieron los reyes británicos hasta la muerte de James I, en 1625. El edificio más antiguo de este complejo es la Torre Blanca, erigida por Guillermo I, que bien podría decirse que fue el corazón de todo el imperio británico y su larga y sangrienta historia. Sus muros resguardan una grandiosa colección de armaduras reales que incluye verdaderas joyas de la armería artesanal desde el siglo XVII en adelante. Las paredes están llenas hasta el techo con grandes rifles con incrustaciones de piedras preciosas, armaduras para caballos, hachas y lanzas de acero. En otros cuartos hay piezas de artillería de todo tipo, y balas de cañón que miden medio metro de diámetro.

A la salida de la Torre Blanca un cartel advierte: "cuidado, los cuervos muerden". En el pasado las personas decapitadas eran exhibidas en público y los cadáveres quedaban a merced de los cuervos, que de esta forma pasaron a ser relacionados con la muerte. Los cuervos que habitan la Torre de Londres le dan al complejo el toque tenebroso que posee desde hace varios siglos. Estas aves terminaron por convertirse en verdaderas "intocables", ya que están protegidas por decreto real. Se considera que si huyeran de la fortaleza, la corona británica se desmoronaría junto con los restos del imperio. Por las dudas, todos los cuervos tienen las alas cortadas, e incluso son cuidados por uno de los 40 guardas de honor que desde el siglo XIV tienen a cargo la seguridad del lugar, y que ahora combinan esa función con la de guías turísticos.

La presencia de los cuervos y su evocación de la muerte se combina a la perfección con los episodios his-

LAS JOYAS DE LA CORONA

El símbolo máximo de la monarquía parecen ser sus joyas. En ellas depositan todo el valor simbólico de su pretendida grandeza y su exhibición ante los súbditos y el mundo cobra un rol fundamental en el mantenimiento del prestigio real. En el cuartel Waterloo de la Torre de Londres, se guardan las joyas de la corona de Inglaterra, el mayor tesoro de la reina, acumulado a partir de la restauración monárquica de 1660. Allí están Las Trompetas de Plata del Estado, las túnicas utilizadas durante las coronaciones, la Gran Espada del Estado y la Corona Imperial decorada con piedras preciosas y un gran rubí sin cortar entregado por Pedro "El Cruel" al Príncipe Negro en 1367. Pero la pieza más famosa es el Cetro del Soberano, que posee el mayor diamante cortado del mundo, llamado Cullinan: 530 quilates y el tamaño de una pelota de cricket.



La Torre de Londres. Desde el siglo XI, un símbolo de la larga y sangrienta historia de la monarquía inglesa.

tóricos ocurridos en la Torre de Londres. La visita a la Torre Sangrienta incluye el ingreso al cuarto donde fueron asesinados los hermanitos Richard y Edward V, los príncipes herederos del fallecido Edward IV. Se cree que la orden provino del tío y "protector" de los niños, el Duque de Gloucester, quien en 1483 se hizo coronar como Ricardo III, el siniestro personaje que inmortalizó Shakespeare. Como es "lógico", el fantasma de los niños mora en el castillo, junto con los de varios otros decapitados por orden del famoso Enrique VIII, entre ellos las dos esposas del rey, Ana Bolena y Catalina Howard. Para llegar al patíbulo donde ocurrieron estos hechos, se debe ingresar a la Torre Verde.

HAMPTON COURT El palacio real de Hampton Court, al sudeste de Londres, es considerado por muchos como la expresión más acabada de la estética real inglesa. La fastuosa opulencia del palacio y el refinamiento artístico de la decoración interior se combinan de manera majestuosa. Y la pulcritud extrema de los jardines parece la proyección de la simetría milimétrica de la arquitectura del palacio. Hampton Court fue el centro de la vida política cortesana de la corona inglesa entre 1529 y 1737. Hasta allí llegaban los reyes navegando por el Támesis desde la Torre de Londres para instalarse largas temporadas. Generalmente se relaciona este palacio con Enrique VIII, quien en 1540 encargó la primera gran construcción de Hampton Court, en la cual gastó 62.000 libras, una verdadera fortuna para la época. El rey tenía 60 residencias en todo el reino y, como ésta era una de sus preferidas, la equipó con canchas de tenis, un parque de caza de 1100 acres y una cocina monumental de 36.000 pies cuadrados que aún hoy se pueden visitar.

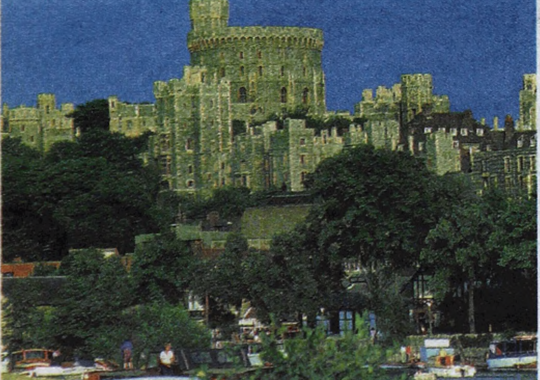
Pese a las remodelaciones barrocas que se hicieron en el siglo XVII, en el interior del palacio queda bastante del aspecto que tenían algunos cuartos y la Capilla Real en la época de los Tudor.

Los Salones Wolsey de Hampton Court contienen una parte importante de la mayor colección privada de arte del mundo –La Royal Collection–, acumulada a lo largo de 500 años. Lo mejor de estas obras adquiridas por la corona en los siglos XVI, XVII y XVIII se exhibe en los salones del palacio, en el mismo lugar donde fueron instaladas originalmente. Allí pueden verse cuadros de grandes pintores como Van Dick, Rubens, Mantegna, Brueghel, Bronzino y Correggio. A diferencia de otros palacios europeos, semivacíos porque su decoración fue enviada a los museos, Hampton Court mantiene su decoración original, incluyendo valiosos tesoros de la mueblería real como sofisticados espejos, camas con un techo de 6 metros de alto y un cortinado, estatuillas, tronos, piezas de porcelana y grandes relojes de pie.

EL CASTILLO DE WINDSOR Este legendario castillo, ubicado 38 kilómetros al oeste de Londres, es el más grande de Inglaterra, y uno de los pocos en el mundo que sigue cumpliendo funciones de palacio desde hace más de 900 años, de manera ininterrumpida. Al salir de la estación de trenes del pueblo de Windsor y dirigir la mirada hacia la izquierda, aparecen en lo alto de una colina los descomunales muros de piedra gris del castillo. Estamos en una de las residencias oficiales de la reina, que originalmente fue construida por Guillermo I "El Conquistador" en 1080.

A lo largo de los siglos, Windsor se fue ampliando y hoy llega a cubrir un área de 5 hectáreas que alberga joyas arquitectónicas como la Capilla de San Jorge, una de las mejores muestras del gótico inglés, y las tumbas de una decena de monarcas.

En el interior del castillo se visitan los Departamentos de Estado, decorados con toda clase de tesoros, fruto de los años de colonialismo: un trono tallado en marfil traído de la India hace 250 años, una cabeza de tigre de oro, jarrones chinos, palanquines, mesitas nacaradas, espadas rebosantes de esmeraldas y rubíes, y estandartes reales colgando de trompetas a la altura del techo.



El Castillo de Windsor, el más grande de Inglaterra. 900 años ininterrumpidos de residencia real.

DATOS UTILES

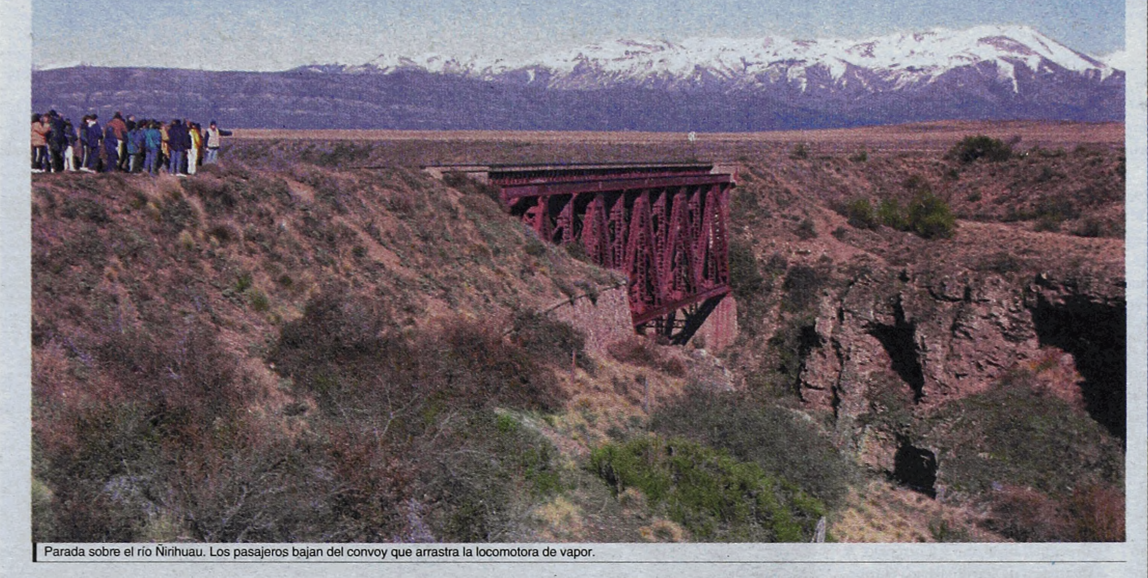
Cómo llegar: British Airways vuela a Londres por U$S 699 más impuestos. Reservas al 4320-6600 Sitio web: www.britishairways.com

Dónde informarse: Oficina de Turismo Británico en Buenos Aires: Córdoba 645, piso 2. Horario: lunes a jueves de 10 a 17. Viernes de 10 a 13. Teléfono: 4314-8955/6735, e-mail: buenosaires@bta.org.uk Sitio web: www.visitbritain.com/ar En la oficina se entrega una completa folletería sobre los distintos palacios y castillos del país. También se entrega gratuitamente una revista sobre alojamiento económico en Londres llamada *Where to Stay on Budget*.

Paquetes: La agencia de viajes Cienitours organiza paquetes completos a Gran Betraña. Tucumán 893, 3º H. Tel.: 4326-1085, 0810-999-5062 e-mail info@cienitours.com www.cienitours.com

TRENES TURISTICOS *Viedma, Bariloche y la estepa patagónica*

Sobre rieles


Parada sobre el río Ñirihuau. Los pasajeros bajan del convoy que arrastra la locomotora de vapor.

Del Atlántico a los Andes. Al amanecer, desde

Dos nuevos circuitos en tren permiten recorrer el norte de la Patagonia. Por un lado, se reabrió al público el renovado ramal que lleva de Viedma a Bariloche, y por el otro, se puso en marcha una locomotora a vapor que circula en las afueras de Bariloche. No son propuestas únicamente para nostálgicos de otras épocas, sino una manera diferente de conocer el paisaje patagónico.

POR GRACIELA CUTULI

Ya es un tema muy debatido: el abandono de la red ferroviaria en la Argentina se hizo cuando en el resto del mundo se buscaba dar más cabida al transporte sobre rieles. Es algo más de lo que pasa en el "reino del revés". Sin embargo, a medida que el Estado daba en concesión o cerraba ramales, se crearon propuestas, muchas veces hechas a pulmón por fanáticos o empredimientos asociativos, en las cuales se trataba de rescatar el patrimonio ferroviario de la Argentina, uno de lo más importantes de las dos Américas.

Así circularon, a veces por pocas temporadas, trenes históricos o turísticos en las sierras cordobesas, en algunos sectores de la provincia de Buenos Aires, en Entre Ríos, etc. Los dos ejemplos más logrados de este fenómeno, manejados por empresas comerciales, son el Tren a las Nubes en Salta y el Tren del Fin del Mundo en Ushuaia, ya clásicas propuestas turísticas y algunas de las mejores opciones que ofrece el país para muchos extranjeros.

DEL OCEANO A LA CORDILLERA Siguiendo esta tendencia, se acaban de reabrir dos ramales más en el norte de la Patagonia. El tren que une desde hace poco tiempo las estaciones de Viedma y de Bariloche es el único ferrocarril de todo el continente que une el Atlántico con la cordillera, pero sobre todo es el tren de larga distancia más austral del mundo: 820 kilómetros. Aunque la Trochita y el Tren de Tierra del Fuego son mucho más australes, tienen recorridos más cortos.

El convoy parte de Viedma al atardecer y antes de despedirse de la costa ofrece una de las mejores imágenes de las dos ciudades hermanas, Carmen de Patagones y Viedma, separadas por el río Negro, que los pasajeros pueden contemplar con la libertad de movimiento que de ningún modo permite un viaje en ómnibus. La posibilidad de llevar los autos es otra ventaja para tener en cuenta, ya que evita tener que manejar los casi mil kilómetros entre una y otra ciudad para poder recorrer los lugares de vacaciones con el propio auto.

El tren deja atrás la costa y se adentra en las inmensidades despobladas de la meseta patagónica. Se pasa de vez en cuando por estaciones fantasma, que recuerdan aquellos tiempos de principios del siglo XX, cuanto el país apostaba al ferrocarril como las demás potencias mundiales de la época.

Ya es de noche cuando se acerca San Antonio Oeste y sus luces resplandecen bajo el infinito cielo como una oasis de colores en el desierto oscuro. Este ramal se originó en esta ciudad en 1908, cuando empezaron las primeras obras con materiales traídos hasta el puerto de San Antonio. El convoy hace una parada en la estación antes de seguir su viaje hacia al oeste. Se pasa por Valcheta a la medianoche. Ya está por cerrar el vagón restaurante donde los pasajeros han podido disfrutar de una buena cena antes de dormir acompañados por el traqueteo regular de las ruedas sobre los rieles. Los camarotes cuentan con dos camas superpuestas y un lavabo. Los baños son comunes a todo el vagón.

A la madrugada el tren llega a Ingeniero Jacobacci, que los nostálgicos del turismo sobre rieles recuerdan como el punto de partida de la Trochita. Ahora la Trochita circula sobre un tramo más sureño de su vía, debido a –como siempre– problemas de rentabilidad y de ajustes. Algo poco romántico para esta vieja locomotora que hace soñar a viajeros y aventureros de todo el mundo. Jacobacci fue un importante centro ferroviario que se inauguró en 1913, y hoy todavía los grandes galpones atestiguan ese pasado, apenas revivido por la reciente reaparición del tren a su estación.

A partir de ahí, las vías empiezan a trepar hasta llegar a unos 1082 m.s.n.m. Bariloche, la estación de destino, ya está muy cerca. En el horizonte, entre subidas y bajadas, curvas y contracurvas asoman las primeras cumbres de los Andes. Luego aparece el Nahuel Huapi.

La entrada a Bariloche es inminente. El tren, que llegó a la ciudad por primera vez en 1934, vuelve a romper el silencio que durante largos años reinó en esa estación entre las montañas y el lago de uno de los paisajes más bellos del sur argentino.

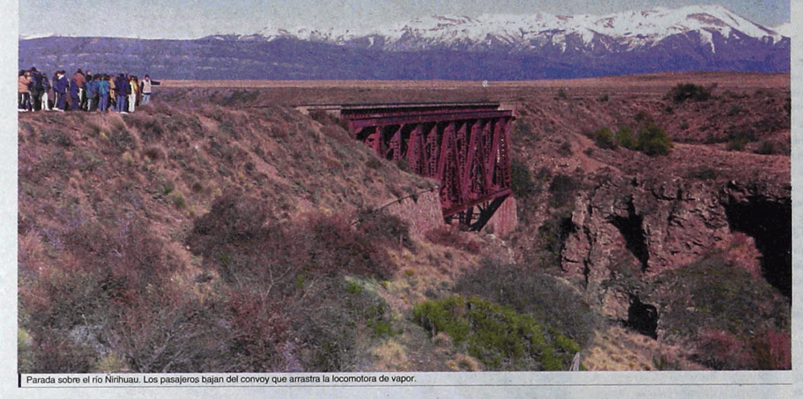


ANDES Y LAGOS A VAPOR Para quienes hayan disfrutado de este viaje, hay más en la propia ciudad de Bariloche. Una antigua locomotora de vapor arrastra su convoy por un pequeño recorrido al pie de los Andes. Es una North British de 1921, que escupe sus burbujas de humo en el cielo patagónico. Fue restaurada en los talleres del Ferroclub Argentino por Trenes Especiales Argentinos, la empresa que explota este nuevo servicio turístico entre Bariloche y Perito Moreno.

El tramo que recorre esta loco-


La estepa patagónica se desliza a través de las ventanillas del salón comedor.

Sobre rieles


Parada sobre el río Ñirihuau. Los pasajeros bajan del convoy que arrastra la locomotora de vapor.

Dos nuevos circuitos en tren permiten recorrer el norte de la Patagonia. Por un lado, se reabrió al público el renovado ramal que lleva de Viedma a Bariloche, y por el otro, se puso en marcha una locomotora a vapor que circula en las afueras de Bariloche. No son propuestas únicamente para nostálgicos de otras épocas, sino una manera diferente de conocer el paisaje patagónico.

Del Atlántico a los Andes. Al amanecer, desde el tren ya se ven las cumbres y luego el grandioso Nahuel Huapi.

POR GRACIELA CUTULI

Ya es un tema muy debatido: el abandono de la red ferroviaria en la Argentina se hizo cuando en el resto del mundo se buscaba dar más cabida al transporte sobre rieles. Es algo más de lo que pasa en el "reino del revés". Sin embargo, a medida que el Estado daba en concesión o cerraba ramales, se crearon propuestas, muchas veces hechas a pulmón por fanáticos o empredimientos asociativos, en las cuales se trataba de rescatar el patrimonio ferroviario de la Argentina, uno de lo más importantes de las dos Américas.

Así circularon, a veces por pocas temporadas, trenes históricos o turísticos en las sierras cordobesas, en algunos sectores de la provincia de Buenos Aires, en Entre Ríos, etc. Los dos ejemplos más logrados de este fenómeno, manejados por empresas comerciales, son el Tren a las Nubes en Salta y el Tren del Fin del Mundo en Ushuaia, ya clásicas propuestas turísticas y algunas de las mejores opciones que ofrece el país para muchos extranjeros.

DEL OCEANO A LA CORDILLERA Siguiendo esta tendencia, se acaban de reabrir dos ramales más en el norte de la Patagonia. El tren que une desde hace poco tiempo las estaciones de Viedma y de Bariloche es el único ferrocarril de todo el continente que une el Atlántico con la cordillera, pero sobre todo es el tren de larga distancia más austral del mundo: 820 kilómetros. Aunque la Trochita y el Tren de Tierra del Fuego son mucho más australes, tienen recorridos más cortos.

El convoy parte de Viedma al atardecer y antes de despedirse de la costa ofrece una de las mejores imágenes de las dos ciudades hermanas, Carmen de Patagones y Viedma, separadas por el río Negro, que los pasajeros pueden contemplar con la libertad de movimiento que de ningún modo permite un viaje en ómnibus. La posibilidad de llevar los autos es otra ventaja para tener en cuenta, ya que evita tener que manejar los casi mil kilómetros entre una y otra ciudad para poder recorrer los lugares de vacaciones con el propio auto.

El tren deja atrás la costa y se adentra en las inmensidades despobladas de la meseta patagónica. Se pasa de vez en cuando por estaciones fantasma, que recuerdan aquellos tiempos de principios del siglo XX, cuanto el país apostaba al ferrocarril como las demás potencias mundiales de la época.

Ya es de noche cuando se acerca San Antonio Oeste y sus luces resplandecen bajo el infinito cielo como una oasis de colores en el desierto oscuro. Este ramal se originó en esta ciudad en 1908, cuando empezaron las primeras obras con materiales traídos hasta el puerto de San Antonio. El convoy hace una parada en la estación antes de seguir su viaje hacia al oeste. Se pasa por Valcheta a la medianoche. Ya está por cerrar el vagón restaurante donde los pasajeros han podido disfrutar de una buena cena antes de dormir acompañados por el traqueteo regular de las ruedas sobre los rieles. Los camarotes cuentan con dos camas superpuestas y un lavabo. Los baños son comunes a todo el vagón.

A la madrugada el tren llega a Ingeniero Jacobacci, que los nostálgicos del turismo sobre rieles recuerdan como el punto de partida de la Trochita. Ahora la Trochita circula sobre un tramo más sureño de su vía, debido a –como siempre– problemas de rentabilidad y de ajustes. Algo poco romántico para esta vieja locomotora que hace soñar a viajeros y aventureros de todo el mundo. Jacobacci fue un importante centro ferroviario que se inauguró en 1913, y hoy todavía los grandes galpones atestiguan ese pasado, apenas revivido por la reciente reaparición del tren a su estación.

A partir de ahí, las vías empiezan a trepar hasta llegar a unos 1082 m.s.n.m. Bariloche, la estación de destino, ya está muy cerca. En el horizonte, entre subidas y bajadas, curvas y contracurvas asoman las primeras cumbres de los Andes. Luego aparece el Nahuel Huapi.

La entrada a Bariloche es inminente. El tren, que llegó a la ciudad por primera vez en 1934, vuelve a romper el silencio que durante largos años reinó en esa estación entre las montañas y el lago de uno de los paisajes más bellos del sur argentino.


La estepa patagónica se desliza a través de las ventanillas del salón comedor.

ANDES Y LAGOS A VAPOR
Para quienes hayan disfrutado de este viaje, hay más en la propia ciudad de Bariloche. Una antigua locomotora de vapor arrastra su convoy por un pequeño recorrido al pie de los Andes. Es una North British de 1921, que escupe sus burbujas de humo en el cielo patagónico. Fue restaurada en los talleres del Ferroclub Argentino por Trenes Especiales Argentinos, la empresa que explota este nuevo servicio turístico entre Bariloche y Perito Moreno.

El tramo que recorre esta locomotora es de unos 30 kilómetros y recuerda aquel año de 1934 en que llegó por primera vez una máquina semejante a lo que entonces era un pueblo aislado al pie de los Andes. Los cuatro vagones que integran el convoy tienen diferentes niveles de equipamiento y, por supuesto, boletos con diferentes precios. El de primera clase, por ejemplo, de origen inglés y fabricado en 1914, tiene una sala con mesas y sillones de estilo, así como amplios y lujosos camarotes.

La salida del tren, acompañada por un estridente concierto de silbatos y espesas nubes de humo, tiene toda la espectacularidad que corresponde a estas impresionantes locomotoras de hierro. El ramal bordea el lago y cuando se aparta y empieza a trepar, el paisaje cambia radicalmente. Los verdes y azules bosques y lagos quedan atrás y las vías se adentran en la árida estepa patagónica.

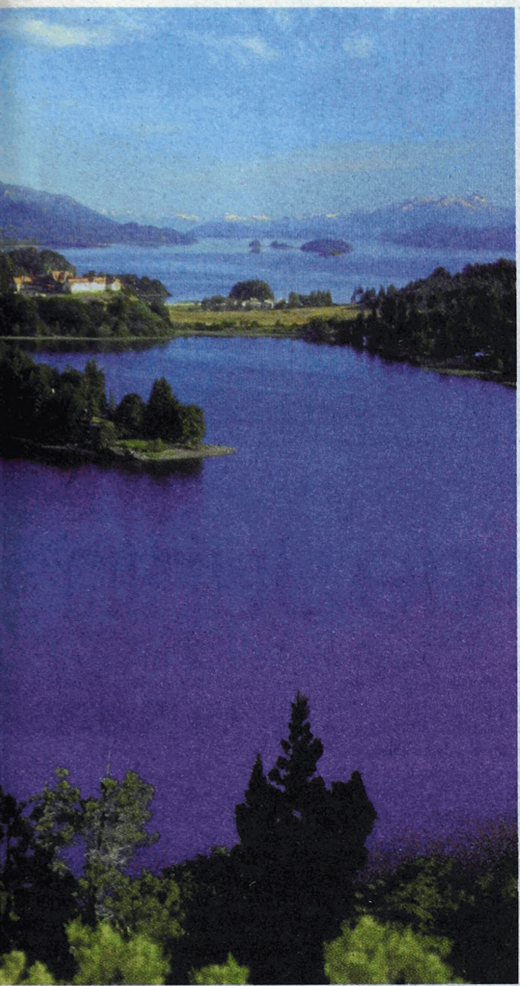
Uno de los mejores momentos del trayecto es cuando el convoy cruza el río Ñirihuau y se detiene para que los pasajeros puedan bajar y sacar fotos de ese admirable paisaje. Luego la máquina trepa hacia la estación Ñirihuau y desde la cabecera o la cola del tren se puede ver el inmenso arco que dibujan los rieles para ganar altura. Pasada esta estación, quedan unos 17 kilómetros para llegar al final del recorrido: la estación Perito Moreno, ubicada a 912 metros de altura. Años atrás se llamaba Los Juncos y era el lugar de embarque de ovejas y cargas de lanas que se enviaban a la costa. Ahora es un restaurante, donde los pasajeros se detienen antes de emprender el camino de regreso. Para quienes prefirieron el menú de la estación a las minutas del tren, hay un espectáculo de canto, muy insólito en este desértico paraje, que algunos viajeros consideran un tanto marketinero.

Después del almuerzo, los guías del tren organizan una caminata hacia una loma desde donde se tiene un lindo panorama sobre toda la comarca. A las cuatro de la tarde, la máquina se prepara ya para el regreso. En el silencio imponente resuenan de pronto los bufidos del tren y una nube de vapor queda flotando sobre el paisaje. Imagen de un pasado que vuelve a vivir en la inmensa estepa patagónica.

DATOS UTILES

Tren Viedma-Bariloche: sale de Viedma los viernes a las 18.00 y llega a Bariloche los sábados a las 10.40. Regresa los domingos a las 17.00 y arriba a Viedma los lunes a las 12.45. El boleto cuesta por persona y por tramo $ 20 en clase turista, $ 40 en pullman, $ 66 en camarote. Llevar el auto sale $ 140 por tramo. Hay descuentos para menores de doce años. Reservas al 02920-429673 o por mail a comarcasintiempo@hotmail.com

Tren de Vapor de Bariloche: en temporada baja sale los días miercoles (y viernes si hay suficientes pasajeros). El boleto cuesta por persona $ 32 en turista, $ 49 en primera y $ 60 en camarote (incluidos los servicios de guía y el show de tango). El almuerzo o el snack a bordo se cobran aparte. Reservas al 02944-423858 o por mail a comarcasintiempo@hotmail.com



l tren ya se ven las cumbres y luego el grandioso Nahuel Huapi.

motora es de unos 30 kilómetros y recuerda aquel año de 1934 en que llegó por primera vez una máquina semejante a lo que entonces era un pueblo aislado al pie de los Andes. Los cuatro vagones que integran el convoy tienen diferentes niveles de equipamiento y, por supuesto, boletos con diferentes precios. El de primera clase, por ejemplo, de origen inglés y fabricado en 1914, tiene una sala con mesas y sillones de estilo, así como amplios y lujosos camarotes.

La salida del tren, acompañada por un estridente concierto de silbatos y espesas nubes de humo, tiene toda la espectacularidad que corresponde a estas impresionantes locomotoras de hierro. El ramal bordea el lago y cuando se aparta y empieza a trepar, el paisaje cambia radicalmente. Los verdes y azules bosques y lagos quedan atrás y las vías se adentran en la árida estepa patagónica.

Uno de los mejores momentos del trayecto es cuando el convoy cruza el río Ñirihuau y se detiene para que los pasajeros puedan bajar y sacar fotos de ese admirable paisaje. Luego la máquina trepa hacia la estación Ñirihuau y desde la cabecera o la cola del tren se puede ver el inmenso arco que dibujan los rieles para ganar altura. Pasada esta estación, quedan unos 17 kilómetros para llegar al final del recorrido: la estación Perito Moreno, ubicada a 912 metros de altura. Años atrás se llamaba Los Juncos y era el lugar de embarque de ovejas y cargas de lanas que se enviaban a la costa. Ahora es un restaurante, donde los pasajeros se detienen antes de emprender el camino de regreso. Para quienes prefirieron el menú de la estación a las minutas del tren, hay un espectáculo de canto, muy insólito en este desértico paraje, que algunos viajeros consideran un tanto marketinero.

Después del almuerzo, los guías del tren organizan una caminata hacia una loma desde donde se tiene un lindo panorama sobre toda la comarca. A las cuatro de la tarde, la máquina se prepara ya para el regreso. En el silencio imponente resuenan de pronto los bufidos del tren y una nube de vapor queda flotando sobre el paisaje. Imagen de un pasado que vuelve a vivir en la inmensa estepa patagónica.

DATOS UTILES

Tren Viedma-Bariloche: sale de Viedma los viernes a las 18.00 y llega a Bariloche los sábados a las 10.40. Regresa los domingos a las 17.00 y arriba a Viedma los lunes a las 12.45. El boleto cuesta por persona y por tramo $ 20 en clase turista, $ 40 en pullman, $ 66 en camarote. Llevar el auto sale $ 140 por tramo. Hay descuentos para menores de doce años. Reservas al 02920-429673 o por mail a comarcasintiempo@hotmail.com

Tren de Vapor de Bariloche: en temporada baja sale los días miercoles (y viernes si hay suficientes pasajeros). El boleto cuesta por persona $ 32 en turista, $ 49 en primera y $ 60 en camarote (incluidos los servicios de guía y el show de tango). El almuerzo o el snack a bordo se cobran aparte. Reservas al 02944-423858 o por mail a comarcasintiempo@hotmail.com

POR EUGENIO MARTINEZ


La placidez de un hermoso atardecer sobre la Laguna de Gómez.

MINITURISMO *Pesca, paseos y descanso en el noroeste bonaerense*

Las lagunas de Junín

En plena zona agrícola ganadera y a 360 kilómetros de la Capital, la ciudad de Junín es una buena opción para el miniturismo rural. Rodeada por tres lagunas y flanqueada por el río Salado, es uno de los lugares preferidos para la pesca del pejerrey. Un balneario municipal para el descanso y el deporte, servicios turísticos, y todo el sosiego que brindan el paisaje pampeano y la gentileza de su gente.

Sobre el kilómetro 261 de la RN 7 existe un cruce de caminos que abre un abanico con cuatro posibilidades: la primera nos hará continuar por la Ruta 7, la siguiente nos llevará a empalmar la RP 65, otra nos conducirá hasta la entrada a la ciudad de Junín y la última, hacia su balneario municipal. Elegimos la opción final, un camino enmarcado por casas quinta y varios puestos de venta de carnada, que desemboca en el centro turístico de esta localidad bonaerense de 100 mil habitantes.

Tras recorrer 11 kilómetros asfaltados llegamos a la Laguna de Gómez, un espejo de agua que cubre 3500 hectáreas y supera los dos metros de profundidad. Allí está el Balneario Municipal, un complejo miniturístico de 85 hectáreas con unas 400 casas destinadas al alquiler, restaurantes, paradores, parrillas, un anfiteatro, sanitarios, servicio de transporte, una oficina de informaciones, una sala de primeros auxilios y un camping cercado en medio de una frondosa arboleda.

"La Laguna", convertida en el paseo dominical obligatorio para la mayoría de los juninenses, propone esa placentera combinación de naturaleza y tranquilidad. Pero no sólo es un lugar de descanso, ya que para los más inquietos cuenta con canchas de fútbol, básquet 3x3, voley playero y hasta un circuito de motociclismo. Además hay un Club Náutico y un muelle de más de 100 metros para pescadores y paseantes. Otro dato a tener en cuenta es que el balneario está junto al Club de Planeadores y al Automoto Club Junín, sitios donde se llevan a cabo competiciones deportivas profesionales a nivel local, provincial y nacional.

EL CAMINO COSTERO Es un espacio más bien reducido, totalmente parquizado y un tanto apartado del recorrido principal del balneario. Se ubica a espaldas del Club Náutico y se accede a él mediante un pequeño trayecto de tierra que se abre sobre la mano derecha de la entrada a la laguna. Allí se construyó hace poco tiempo un complejo de bungalows y también hay un bar-restaurant que funciona día y noche, y un último parador, con guardería náutica, que marca el límite de la zona costera. Los deportes acuáticos (windsurf, optimist, jet ski), los paseos en botes y los más que frecuentes itinerarios de pesca, inician sus recorridos en el camino costero. En este brazo del balneario hay una movida juvenil que no altera la calma de otro tipo de paseos y excursiones, ni el placer de admirar al fin del día, la puesta del sol sobre la laguna.

LA PESCA Los principales visitantes de este circuito miniturístico son los pescadores que buscan el codiciado pejerrey. Y en este sitio abundan tanto que desde hace diez años, en el mes de mayo, se realiza aquí la Fiesta Provincial del Pejerrey. Pero si de pesca se trata, Junín no sólo cuenta con la zona de la Laguna de Gómez donde está el Balneario Municipal. Existen otros lugares de propiedad privada sobre la laguna –a los que se accede pagando entrada– muy prestigiados para la pesca embarcada de piezas mayores, como el complejo "Lo de Meoni" y otros campos ribereños.

Tampoco se puede dejar de lado que la ciudad está entre lagunas y flanqueada por el río Salado, que antes de las inundaciones era un manso arroyo y hoy se ha transformado en un torrente. El Carpincho, otro espejo de agua de 600 hectáreas y un metro y medio de profundidad, vinculado con la cuenca del río Salado, es otra de las opciones. Se ubica a 15 kilómetros del balneario municipal, a cuatro del casco céntrico de Junín y se accede a él por la avenida que circunvala la ciudad. Una arboleda rodea las instalaciones de los clubes de Cazadores y Pescadores (la entrada a cualquiera de ellos cuesta un peso por persona y en el camping se cobra 10 pesos diarios por carpa). En el pequeño Club de Cazadores, la principal actividad es el tiro a la hélice y cuenta con un rústico muellecito de madera, mientras que el de Pescadores tiene un muelle de hormigón de 100 metros de largo con su estructura adaptada para pescar sentado, un laboratorio hidrobiológico donde se crían alevines para la siembra y conservación de la especie, y un sector destinado al alquiler de botes (22 pesos por día para quienes no son socios).

Y finalmente está la laguna Mar Chiquita, la más extensa de las tres, con una superficie de 5400 hectáreas. Hasta allí se llega recorriendo unos 20 kilómetros por la RP 65 y después un tramo por irregulares caminos campestres. Los pescadores más profesionales suelen elegir este lugar, ya que el aislamiento es casi total y nada perturba el silencio y la serenidad.



Desde la costa o embarcados, los pescadores van a la búsqueda del pejerrey.


Los puestos de carnada invitan a probar el pique en las aguas juninenses.

DATOS UTILES

Cómo llegar: en auto, desde la Capital Federal, 260 kilómetros por la RN 7. Desde la Terminal de Omnibus de Retiro llegan a Junín las empresas La Estrella, Pullman General Belgrano y TAC. Tienen salidas diarias con una frecuencia aproximada de tres horas. Según servicios y horarios, el pasaje cuesta entre 16 y 22 pesos. La empresa Ferrobaires tiene salidas diarias desde la estación Retiro del Ferrocarril San Martín. Los pasajes cuestan 9 pesos en clase turista y 13 en pullman. Los estudiantes, docentes y jubilados tienen un descuento del 20 por ciento.

Dónde hospedarse: en la ciudad de Junín hay hoteles de diversas categorías. En el camping municipal de la Laguna de Gómez, las tarifas por día son de 16 pesos para casas rodantes y carpas grandes, y de 9 pesos para las carpas chicas. Fuera del camping, pero también dentro del balneario, las tarifas son más baratas. También se pueden alquilar casas particulares (entre 25 y 60 pesos diarios, según las comodidades) o bungalows con capacidad para cuatro personas (100 pesos) y seis (140) que pertenecen al complejo "Posada del Sol" y están equipados con aire acondicionado, calefacción, servicio de limpieza, piscina, gimnasio, minishop y circuito de TV. Reservas al (02362) 447704 o por mail a pdsjunin@hotmail.com

Bernardino Avila



Pasaje de la Piedad. Con su forma de herradura, encierra un lugar casi mágico en el caótico centro porteño.

BUENOS AIRES *Pequeños paseos*

Pasajes porteños

La ciudad tiene múltiples secretos que con tiempo y paciencia es posible descubrirlos en inesperados rincones de Palermo, Belgrano, Núñez, Constitución, Parque Patricios y Pompeya. Entre los más conocidos, un paseo por el Pasaje Bollini, el de la Piedad, el Rivarola y otras callecitas inconclusas.

POR LEONARDO LARINI

La sobriedad de la Avenida de Mayo, la elegancia de Santa Fe, el lujo de la Avenida Alvear y los restos bohemios de Corrientes bien podrían definir gran parte del alma de Buenos Aires. Pero a la vez, escondidos en muchos de los barrios de la ciudad, existen más de cuarenta pasajes que, tanto para sus habitantes como para los visitantes, pasan inadvertidos y ni siquiera figuran en las guías turísticas. Nacidos como consecuencia de errores de cálculo en los diferentes trazados urbanísticos que le dieron forma a la Capital Federal, estas pintorescas callecitas inconclusas rompen con belleza la simetría de las manzanas y son verdaderos remansos de serenidad en medio del vértigo ciudadano. Y si bien los nombres de muchos de ellos son muy conocidos, casi todos permanecen ocultos, esperando ser descubiertos por caminantes que quieren adentrarse en los ángulos inexplorados de la ciudad o turistas no tradicionales que buscan mucho más que tango, asado y fotos del Obelisco.

EL MALEVAJE EXTRAÑADO...
Los pasajes porteños, que en sus primeros tiempos fueron habitados por personas de pocos recursos o utilizados para la instalación de grandes inquilinatos y conventillos, están dispersos a lo largo y ancho de la ciudad y con tiempo y paciencia es posible hallarlos en inesperados rincones de Palermo, Belgrano, Núñez, Constitución, Parque Patricios y Pompeya. A pesar de su marginación, y mucho después de sus humildes orígenes, estos bellos recovecos se fueron transformando con el paso del tiempo en los sitios favoritos de varios artistas o gente que quería vivir en un lugar especial y distinto o abrir locales extravagantes o exclusivos. Tal es el caso del legendario Pasaje Bollini, cuya memoria encierra en sus dos cuadras de espaldas al Hospital Rivadavia –desde Pacheco de Melo al 2800 hasta la misma altura de French– tanto míticas historias de cuchilleros como interminables noches de música y diversión a fines de los años 80. Jorge Luis Borges recreó esas antiguas historias de malevos en su libro *Evaristo Carriego* y también homenajeó al pasaje en su poema "La Cortada Bollini". Actualmente, además de cenar o almorzar en algunos de los restaurantes que lo rodean, se pueden pasar muy buenos momentos en el elegante café La Dama de Bollini, donde se organizan encuentros poéticos, recitales de boleros, tango o jazz y muestras de plástica y pintura.

RINCONES PARA EL ARTE En Barrio Norte está el llamado Rue des Artisans, con galerías de arte, casas de antigüedades, locales de muebles y hasta un taller de diseño e indumentaria. Situado entre Libertad 1240 y Arenales 1239, en sus orígenes tuvo forma de ele. Pero una disputa familiar dio como resultado el paredón que los separa y divide sus estilos, italiano y parisino, respectivamente. A pocas cuadras de allí –en Vicente López 1661, entre Paraná y Rodríguez Peña– se encuentra el Pasaje del Correo, muy concurrido durante todo el día ya que, en su breve trazado, este prolijo y sobrio pasillo dispone de un restaurante y un café sobre su entrada. Además, quienes lo frecuentan pueden adquirir exóticas hierbas para té en un comercio especializado, o disfrutar de los óleos y marcos clásicos expuestos en una galería artística. El constante trajín de gente se debe, también, a los cursos y talleres de pintura, encuadernación y dibujo que se dictan en uno de sus reductos culturales.

UN HUECO ARISTOCRATICO
Los limoneros desprenden su aroma, que se confunde con el de variadas plantas y flores, mientras el canto de los gorriones flota en el aire evocando la placidez que reina en las siestas de provincia. Y sin embargo, esta bucólica escena tiene lugar a sólo tres cuadras de las bocinas, el humo y los empujones de la frenética Corrientes, en Bartolomé Mitre entre Paraná y Montevideo. Allí, frente a la iglesia Nuestra Señora de la Piedad del Monte Calvario, se encuentra el Pasaje de la Piedad, uno de los más hermosos y tradicionales de la ciudad. Con su forma de herradura, su estilo barroco italiano y su aire parisino, este mágico hueco de Buenos Aires es un verdadero oasis de paz y belleza. Recorrerlo representa ingresar a un tiempo y un espacio paralelos en el que entran en juego esos misterios tan bien escondidos que guarda la Reina del Plata. Si bien algunos de sus frentes están un poco deteriorados, las aristocráticas rejas, los distinguidos faroles y los balcones aportan su cálido glamour. Las tres casas ubicadas al fondo, con sus porches, elegantes puertas de madera y columnas, redondean el encanto único de este lugar construido en 1890 y cuyos departamentos fueron los que inauguraron la modalidad de alquilar viviendas en Buenos Aires.

Jorge Larrosa



Pasaje Bollini. Ecos de malevaje, ruidos de los '80 y un poema de Borges.

JUEGO DE ESPEJOS El recorrido puede continuar en las cercanías, más precisamente en los cien metros que unen las calles Bartolomé Mitre con Tte. Gral. Juan D. Perón, entre Talcahuano y Uruguay. El Pasaje Rivarola, construido en los inicios de la década del 20 por la firma Petersen, Thiele y Cruz, una muestra antológica de la arquitectura secreta de Buenos Aires. Como en un efecto de espejo, muestra a lo largo de su única cuadra frentes idénticos. Cada fachada, desde las vidrieras de los locales y las entradas de los edificios hasta las cúpulas de las esquinas y los balcones, tiene su correspondiente réplica en la vereda de enfrente. Un verdadero hallazgo que pocos porteños conocen y que vale la pena recorrer. En sus veredas abundan las casas de instrumentos musicales y las imprentas, pero el local que más llama la atención es una antigua relojería conocida como "La Chacarita de los relojes". Visitada por coleccionistas de todo el mundo, es un auténtico santuario en cuya vidriera yacen apiladas y colgadas piezas oxidadas de todos los tiempos, variedad y orígenes.

Los pasajes porteños esconden, además de historias y misterios, el silencio verdadero imposible de sentir en el resto de la ciudad. En ellos, Buenos Aires detiene su marcha frenética y rabiosa y adquiere la calma necesaria para equilibrar su sistema nervioso y replegarse en una intimidad de ensueño. Quienes deseen comprobarlo, también pueden acercarse al Pasaje Dellepiane, entre Viamonte y Tucumán, a la altura de Avenida Córdoba al 1600; al Bernardo Vélez, en La Pampa 2990; al San Carlos, en Quintino Bocayuva 151; o al Santamarina, al que se puede acceder por Chacabuco 641 o México 750. En esos lugares, Buenos Aires devela, una vez más, el encanto de sus infinitos secretos.

Noticiero

Villa Gesell y la Raza

Entre el 11 y el 14 de octubre, Villa Gesell celebrará el aniversario del Descubrimiento de América con la gran Fiesta Nacional de la Raza en el Mar que organiza anualmente desde hace 22 años. Este festejo popular nació por iniciativa de un grupo de vecinos, en su mayoría de origen español, quienes con el correr del tiempo incorporaron la participación de otras colectividades establecidas en la Villa. En el marco de un encuentro de culturas, se podrá disfrutar de espectáculos en vivo, desfile de carrozas, danzas tradicionales, actividades deportivas, así como presenciar la preparación de una gran paella y degustar comidas típicas. Informes: Secretaría de Turismo y Cultura: Tel.: (02255) 45-8596 / 7255 - e-mail: turismo@gesell.com.ar Web: www.gesell.com.ar www.villagesell.gov.ar

Primavera florida

Desde el 27 de septiembre hasta el 13 de octubre se realizará en la ciudad de Escobar la tradicional Fiesta Nacional de la Flor. El *spatifilium* será la planta que simbolizará esta nueva edición. En la muestra participarán más de 60 paisajistas nacionales, quienes presentarán jardines temáticos. La entrada general cuesta $ 5 y es gratis para menores de 10 años acompañados por un mayor. Jubilados: $ 2,5. Colegios (de lunes a viernes, de 9 a 17): $ 1 peso para alumnos de 4° a 6° grado y $ 2,5 para los de 7° a tercer ciclo del polimodal. Horarios de la muestra: lunes a jueves de 9 a 20. Viernes, domingos y feriados de 9 a 21. Sábados: 9 a 22. Las boleterías se cerrarán una hora antes del cierre de cada jornada. Informes al tel.: 03488 420 596 e-mail: fiestadelaflor@cotelnet.com.ar - Web: www.fiestadelaflor.org.ar


Fauna de Santa Cruz: Al Rescate de la Naturaleza
Los más de 240.000 km de superficie de Santa Cruz encierran una extensa variedad de especies de fauna autóctona; algunas de nutridas colonias y otras en peligro de extinción.
A esta última categoría corresponden el huemul, misterioso y huidizo del Parque Nacional Perito Moreno en el norte de la provincia, y el exótico macá tobiano al que , año a año, en la Laguna Los Escarchados ,se esmeran por espiar ornitólogos de todas las latitudes empeñados en constatar que, afortunadamente, aún existe.
Contrarrestando esos poblados mínimos y celosamente guardados se encuentran, por el contrario , la Reserva de Cabo Vírgenes que con un número de 90.000 parejas de ejemplares, alberga a la segunda colonia más grande de Sudamérica de Pingüinos Magallánicos, en el extremo austral santacruceño.
En la otra punta costera, en el norte de la provincia se encuentra la Reserva Ría Deseado:, que es uno de los sitios más atractivos de la comarca atlántica, geográficamente singular por su conformación a partir del cauce abandonado de un río e invadido por el mar durante 42 km. y ,desde el punto de vista faunístico, única en su riqueza que reúne variadas especies: ostreros, pingüinos magallánicos, skúas, gaviotines, toninas overas, lobos marinos, delfines australes y distintas clases de tiburón que hacen de la ría un auténtico zoológico natural.
Sumado a ello, casi en el medio de este derrotero costero se encuentra Monte León, llamado a ser el primer Parque Nacional Costero de la Argentina El proyecto para incluir la Reserva Provincial Monte León en el sistema de Parques Nacionales data de 1996 y argumenta que , con sus 60.000 ha de estepa patagónica y 40 Km de costa el sitio sumará al sistema excelentes muestras de ambientes escasamente representadas entre las áreas protegidas del organismo oficial de Parques Nacionales. Con este objeto es que , con fondos donados por la Fundación "The Patagonia Land Trust", la Fundación Vida Silvestre Argentina compró la estancia Monte León para donarla a la Administración Nacional de Parques Nacionales. La creación del parque costero garantizará la protección de la biodiversidad y patrimonio histórico y cultural del lugar que ya se vislumbra como favorito de los amantes de la naturaleza pura.
A casi 3.000 km. de Buenos Aires hay , todavía, una naturaleza que pide ser conservada.
Santa Cruz
PATAGONIA
Subsecretaría de Turismo
Río Gallegos (9400) Roca 863
Tel: 02966-438725 Fax 422702
E-mail: tur@spse.com.ar
Centro de Informes en Capital Federal (1008) Suipacha 1120
Tel: 011-4325-3098/3102
E-mail: infosantacruz@.com.ar
Fauna
SANTA CRUZ